

## J.-E. BUHAN père, fils et A. TEISSEIRE, Bordeaux Sénégal, Guinée

Société en nom collectif, 22 août 1871.

Chargements  
(*La Gironde*, 1<sup>er</sup> septembre 1872, p. 3, col. 5)

*J.-B.-V.*, cap. Kanon, venu. du Sénégal, courtier Legendre :  
MM. Buhan et Teisseire, 510 sacs gomme bas du fleuve ; A ordres, 483 sacs dito, 42  
dito Galam, 25 dito friable, 2 dito poussière, 8 dito bakaques, 126 peaux de bœuf, 1  
grenier arachides.

---

RACHAT DU *CIGWELL*,  
CONSTRUIT EN 1882 À SUNDERLAND (ANGLETERRE),  
QUI EST REBAPTISÉ *FAIDHERBE*.

LETTRES DU SÉNÉGAL  
(Correspondance particulière de la *Gironde*)  
(*La Gironde*, 28 mars 1886, p. 2, col. 2)

Saint-Louis, 13 mars 1886.

.....  
Nous sommes dans une série de barres mauvaises, occasionnées par le violent raz-  
de-marée qui règne sur la côte. Une embellie qui s'est produite le 8 a permis l'entrée du  
Condé et du nouveau et beau vapeur *Faidherbe*, appartenant à la maison Buhan et  
Teisseire. Une autre embellie le 12 a permis au premier de sortir.

---

LETTRE DU SÉNÉGAL  
(*La Gironde*, 25 avril 1886, p. 2, col. 3-4)

(Correspondance particulière de la *Gironde*)  
Saint-Louis, le 13 avril 1886.

Des événements d'une gravité exceptionnelle viennent d'avoir lieu dans le fleuve, à  
Bakel, notre comptoir le plus important. Aussi règne-t-il à Saint-Louis une grande  
effervescence et des inquiétudes sérieuses.

.....  
Des traitants riches et jouissant de l'estime générale ont été tués pendant cette  
guerre de rues qui a duré deux jours. Parmi eux, Jolicœur, de la maison Maurel et

Prom\* ; Samba Diama, de la maison Buhan et Teisseire ; Mandion Gueye, de la maison Pellegrin frères, etc., etc.

.....

---

#### BORDEAUX

(*La Gironde*, 26 avril 1886, p. 4, col. 2)

Côte d'Afrique — Gorée, Dakar. Rufisque et Saint-Louis : Le steamer français *Condé* [Maurel et Prom\*] est parti cette semaine ayant à bord un chargement composé de 1.050 tonneaux diverses marchandises. Le prochain départ sera effectué par le steamer français *Turenne* [Maurel et Prom\*]. Le steamer français *Faidherbe* charge également pour ces destinations et partira le 30 avril. Le fret se paie de fr. 35 à 40 pour Saint-Louis et fr. 15 à 30 pour les autres ports.

---

#### BORDEAUX

Chargements d'entrée(*La Gironde*, 29 août 1886, p. 4, col. 2)

*FAIDHERBE* (st. fr.), cap. Magnient, venant du Sénégal ; courtier, Legendre :

Pris à Saint Louis : MM. Buhan et Teisseire, 1 grenier arachides Cayor pesant 700.000 kilo, 1.025 sacs gomme diverses, 1 caisse café.

Pris à Dakar : MM. Delmas et Cie, 2 groups argent, valeur 16.000 fr. ; 1 caisse objets de collection ; L. Sèze, 1 group argent. valeur 1.517 fr.

Pris à Rufisque : MM. Buhan et Teisseire, 3 groups argent, valeur 25.000 fr. ; 2 caisses oiseaux empaillés.

---

#### CHRONIQUE MARITIME

(*La Gironde*, 15 décembre 1886, p. 2, col. 3)

Le vapeur français *Faidherbe*, capitaine Magnient (de la maison Buhan et Teisseire), qui était parti de Bordeaux le 5 courant pour le Sénégal, avec un entier chargement de marchandises diverses, a essuyé des tempêtes terribles qui ont considérablement fatigué le navire, et qui ont occasionné une forte voie d'eau dans la chambre de chauffe. Au bout de trois jours, l'eau s'élevait à quatre pieds.

Grâce à la solidité des cloisons étanches, le chargement a peu souffert.

Le steamer anglais *Dale*, allant de Lisbonne à Bordeaux, a rencontré à 100 milles de ce dernier port le vapeur *Faidherbe* qui demandait assistance ; il lui a donné une remorque et l'a conduit à Lisbonne, où il est actuellement.

Le capitaine Magnient n'a signé aucun engagement avec le capitaine du steamer *Dale*, le remorquage devant être réglé par les armateurs.

La maison Buhan et Teisseire a envoyé immédiatement à Lisbonne un ingénieur, M. Veyrier, pour prendre la direction des opérations.

La valeur du navire et de la cargaison est approximativement de un million.

---

#### DERNIÈRES NOUVELLES

(*L'Indépendant de la Charente-Inférieure*, 21 décembre 1886)

Le paquebot *Faidherbe*, qui vient de quitter Bordeaux se rendant au Sénégal, emporte une statue en bronze du général Faidherbe\* avec le piédestal en pierre de Soignies. Cette statue, exécutée par le sculpteur valenciennois Gustave Crauck, va être érigée sur la place du Gouvernement, à Saint-Louis du Sénégal.

---

Sinistres et événements de mer  
(*Le Phare de la Loire*, 15 octobre 1888, p. 3, col. 5)

Bordeaux, 13 octobre.— Un télégramme de Lisbonne du 12 courant, reçu hier dans la soirée à Bordeaux, annonçait que le cargo-boat *Ortégal*, de la Compagnie des Messageries maritimes\*, cap. Rossignol venant de la Plata, avait été rencontré en mer, désemparé de son arbre de couche, par le vapeur *Faidherbe*, de la maison Buhan et Teisseire, de Bordeaux, allant du Sénégal à son port d'attache. Le *Faidherbe* prit l'*Ortégal* à la remorque et le conduisit en sécurité à l'entrée du Tage. L'*Ortégal* apporte le chargement suivant : 889 balles peaux, 12.318 sacs maïs et 2121 cuirs pour Bordeaux et 4.200 à 4.300 cuirs pour Vigo.

.....

---

Accidents et faits divers  
(*La Gironde*, 7 janvier 1891, p. 2, col. 6)

Hier soir, vers huit heures, le nommé Louis Lacombe, mécanicien à bord du vapeur *Faidherbe*, stationnant aux Docks, est tombé si malheureusement dans la cale qu'il s'est fracturé le bras droit.

Transporté au poste de secours de la rue Lucien-Faure, il a reçu là les premiers soins que nécessitait son état. Puis il a pu être conduit chez lui, avenue Jeanne d'Arc, par les soins de la police.

---

Bordeaux :  
Chargements d'entrée  
(*La Gironde*, 1<sup>er</sup> mars 1891)

*FAIDHERBE* (vap. fr.), cap. Dussarget, ven. de Rufisque et St-Louis (Sénégal). Courtier, Legendre.

Pris à Rufisque : MM. J.-E. Buhan père, fils et A. Teisseire, 2 greniers arachides (785.186 kg), 57 peaux de boucherie, 1 ballot ébène, 63 cuirs de boucherie.

Pris à Saint-Louis (Sénégal) : MM. P. Tandonnet\*, 1 caisse objets de collection ; H. Betmale, 5 caisses dito ; L. Houneau et Cie, 15 sacs vessies, 1 caisse plumes d'autruche, J. Marchal, 8 Tardeaux tomates ; J.-E. Buhan père, fils et A. Teisseire, 486 sacs gomme, 1 grenier arachides (172.000 kg), 11 balances, 9 bascules, 10 colis pièces de machine, 130 cuirs.

---

Bordeaux :  
Chargements d'entrée

(*La Gironde*, 3 octobre 1892)

*FAIDHERBE* (st. fr.), c. Croizet, arrivé du Sénégal ; courtier, Legendre :

Pris à Saint-Louis : MM. J.-E. Buhan père et fils et A. Teisseire, 981 cuirs secs, 1 grenier arachides (50.000 kg), 6 caisses argent, 2.617 sacs gomme ; [Delmas et Clastres](#), 619 sacs dito ; H. Rabaud et Cie, 873 sacs dito ; L. Hounau, 3 caisses oiseaux empaillés, 5 caisses divers ; Maury et Cie, 332 cuirs secs ; D. Lacoste, 1 caisse bonbonne ; H. Gardette, 120 billes bois d'ébène, 1 caisse voiture.

Pris à Rufisque : MM. J.-E. Buhan père et fils et A. Teisseire, 5 caisses argent, 1 grenier arachides (749.434 kg) ; Bernard et Cie, 1 caisse oiseaux.

---

Bordeaux :  
Chargements d'entrée  
(*La Gironde*, 10 décembre 1892)

*FAIDHERBE* (st. fr.), capitaine Croizet, arrivé du Sénégal. Courtier Legendre.

Pris à Saint-Louis : MM. Buhan, père et fils et A. Teisseire, 1,330 sacs gomme, 1.123 cuirs de bœuf, 1 grenier arachides (394.000 kil.), 15 colis divers ; H. Rabaud et Cie, 778 sacs gomme, 9 caisses divers ; L'Hounau, 22 sacs cornes, 4 caisses vessies, 2 ballots ivoire, 4 caisses oiseaux en peaux, 2 caisses plumes ; Maury et Cie, 359 cuirs-

Pris à Dakar : MM. Buhan père et fils et Teisseire, 240 cuirs.

Pris à Rufisque : MM. Buhan, père et fils et A. Teisseire, 1 grenier arachides (463.418 kil.), 2 caisses douilles ; [Delmas et Clastres\\*](#), 2 caisses caoutchouc, défenses d'ivoire ; Devès et Chaumet, 2 caisses bascules.

---

ÉTABLISSEMENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE DU SOUDAN  
(*La Politique coloniale*, 15 avril 1893)

.....  
Au moment du vote, il y avait dans la salle du Conseil comme négociants, commerçants : MM. Carpot, de la maison Buhan et Teisseire

---

Bordeaux :  
Chargements d'entrée  
(*La Gironde*, 14 février 1895, p. 4, col. 2)

*FAIDHERBE* (st. fr.) [Buhan et Cie], cap. Croizet, venant du Sénégal. Courtier : Miramont-Legendre.

Pris à Saint-Louis : MM. J.-E. Buhan et A. Teisseire, 385 sacs gomme, 1 grenier arachides pesant 78.700 kg ; H. Rabaud et Cie, 77 sacs gomme ; J.-A. Delmas et Clastres\*, 2 groups espèces fr. 20.000 ; 5 sacs vessies natatoires.

Pris à Foundiougne : J.-D. Buhan et A. Teisseire, 2 greniers arachides pesant 417.000 kg.

Pris à Rufisque : J.-D. Buhan et A. Teisseire, 1 grenier arachides pesant 411.007 kg, 1 bille de bois de Calcedia ; Maurel frères, 1 caisse plants d'arachides, 1 caisse caoutchouc, 15 colis objets de collection.

---

Bordeaux :  
Chargements d'entrée  
(*La Gironde*, 12 décembre 1896, p. 4, col. 1)

*FAIDHERBE* (st. fr.), c. Croizet, venu de Saint-Louis, Dakar et Rufisque. Courtier : Miramont-Legendre.

Pris à Saint-Louis : MM. J.-L. Buhan et A. Teisseire, 2.339 sacs gomme, 4 balles dents d'éléphant, 1 caisse plumes d'autruche ; Delmas et Clastres\*, 354 sacs gomme, 1 caisse or de Galam ; L. Hounan, 1 caisse plumes d'autruche, 1 ballot peaux de lion, 2 ballots ivoire ; Lamarthonie, 68 sacs gomme ; Ch. Siliman, 3 colis ivoire.

Pris à Dakar : MM. J.-L. Buhan père et fils et A. Teisseire, 169 cuirs de bœuf, 70 peaux de mouton.

Pris à Rufisque : MM. J.-L. Buhan père et fils et A. Teisseire, 1 grenier arachides pesant 460.000 kg (?).

---

Bordeaux :  
Chargement d'entrée.  
(*La Gironde*, 13 février 1897, p. 4, col. 2)

*FAIDHERBE* (st. fr.), capitaine Croizet, venant de Saint-Louis, Dakar et Rufisque. — Courtier, Miramont-Legendre.

Pris à Saint-Louis : MM. E. Buhan père et fils et A. Teisseire, 533 sacs gomme, 2 greniers arachides, pesant 262.431 kg ; H. Rabaud et Cie, 313 sacs gomme ; Lamarthonie, 6 sacs comme, 1 sac ivoire ; J.-A. Delmas et Clastres\*, 45 sacs gomme, 12 sacs vessies natatoires ; Louis Miran, 5 sacs gomme.

Pris à Dakar : MM. E. Buhan et A. Teisseire, 114 cuirs de bœuf, 4 paq. peaux de mouton.

Pris à Rufisque : MM. E. Herman, 4 fûts caoutchouc ; F. Gallet, 14 caisses oiseaux empaillés ; Buhan et A. Teisseire, 1 grenier arachides pesant 630.000 kg.

---

Conseillers du commerce extérieur de la France  
Décret du 21 octobre 1898  
(*JORF*, 31 octobre 1898)  
(*La Dépêche coloniale*, 2, 5 et 9 nov. 1898)

Martin (Raymond), représentant de la maison Buhan et Teisseire à Saint-Louis (Sénégal).

---

LE COMMERCE DES FROMAGES DANS LES COLONIES FRANÇAISES  
(*Dépêche coloniale*, 1<sup>er</sup> avril 1899)

Sénégal. — Les fromages consommés au Sénégal proviennent de Bordeaux pour la plus grande partie et de Marseille pour une faible part. Ces fromages sont surtout : le gruyère, le roquefort, le fromage de Hollande et les pâtes grasses, genres qui supportent le voyage sans inconvénient ; les autres, tels que le camembert et le brie que

l'on expédie pendant la saison fraîche arrivent souvent en mauvais état et ne sont plus présentables à la vente. Ces marchandises sont expédiées de Bordeaux également deux fois par mois par les vapeurs des Messageries Maritimes, dont le fret de 55 fr. la tonne est payable avant l'embarquement. Les taxes d'entrée diffèrent selon les localités. Les maisons qui s'occupent de la vente des fromages ont presque toutes leur maison-mère à Bordeaux ou à Marseille et c'est par leur intermédiaire qu'elles font leur commandes en Europe : MM. Maurel et Prom, de Bordeaux ; [Buhan et Teisseire, de Bordeaux](#) ; Maurel frères, de Bordeaux, Miran, commissionnaire, de Bordeaux ; expédie à MM. Maurin et Cie, à Dakar ; Pascal Buhan et Cie, de Bordeaux ; la Compagnie française de l'Afrique occidentale, à Marseille.

L'emballage se fait en caisses de six, chaque fromage se trouvant lui-même dans une caisse ronde à couvercle.

---

#### INFORMATIONS

(*La Dépêche coloniale*, 24 octobre 1899)

Les Chinois arrivés à Marseille, la semaine dernière par l'*Indus*, n'étaient pas tous, comme on l'a dit, des ouvriers destinés à l'Exposition,

Cinquante d'entre eux, amenés à Bordeaux par le chemin de fer, ont été embarqués hier sur le vapeur *Faidherbe* pour le Sénégal.

Ils ont été engagés pour le chauffage et la conduite des voitures du service de transports automobiles, organisé comme on sait au Soudan.

Ils gagneront le Haut-Niger sous la conduite du capitaine d'infanterie de marine Gilles, qui partira pour Saint-Louis par le prochain paquebot.

---

#### PORT DE BORDEAUX

Chargements d'entrée

(*La Gironde*, 3 décembre 1899, p. 3, col. 6)

*FAIDHERBE* (st. fr.), cap. Bresson, venu de Saint-Louis et Dakar. Courtier, Miramont Legendre :

Pris à Saint-Louis : MM. Buhan et Teisseire, 1,672 sacs gomme, 400 cuirs de boucherie ; Delmas et Clastres\*, 745 sacs gomme.

Pris à Dakar : MM. Buhan et Teisseire, 95 cuirs de bœuf, 1 baril dents d'éléphant, 1 sac caoutchouc ; Pascal Buhan et Cie, 1 grenier arachides pesant 260.000 kg; Philippart et Cie, 1 caisse plumes.

---

#### LE VAPEUR « FAIDHERBE » EN QUARANTAINE

(*Le Soleil*, 30 juillet 1900)

(*La Gironde*, 31 juillet 1900)

Bordeaux, 29 juillet.

Le vapeur français « Faidherbe », capitaine Bénassit, est arrivé à Pauillac provenant de Rufisque (Sénégal). Douze passagers ont été débarqués au lazaret où ils subiront une quarantaine de deux jours.

M. Gabart maire de Rufisque, auquel le gouverneur général adressait dernièrement un témoignage officiel de reconnaissance pour le dévouement avec lequel il a combattu l'épidémie de fièvre jaune, est décédé en cours de route le 22 juillet.

---

DANS LES PORTS  
(*La France militaire*, 6 octobre 1900)

Marseille, 5 octobre. — Le *Faidherbe*, capitaine Bresson, de la compagnie Buhan et Tesseire, de Bordeaux venant du Sénégal, et ayant à son bord de nombreux militaires rapatriés, est arrivé aujourd'hui à Marseille. Il ne s'est produit aucun décès pendant la traversée.

L'épidémie de fièvre jaune, qui sévissait, était du reste en pleine décroissance au moment du départ du *Faidherbe*, et il ne s'était pas produit de décès depuis plusieurs jours, ni à Dakar, ni à Saint-Louis.

Parmi les passagers se trouvait le lieutenant-colonel Panier des Touches, de l'infanterie de marine, qui commandait à St-Louis le 1<sup>er</sup> régiment de tirailleurs sénégalais, lequel rentre en France, très fatigué, après deux années de séjour réglementaires aux colonies.

---

LE NAUFRAGE DU « FAIDHERBE »

---

DIX-NEUF NOYÉS  
(*La France de Bordeaux et du Sud-Ouest*, 25 octobre 1900)

Encore un sinistre maritime qui atteint le port de Bordeaux et celui de Marseille. Ce sinistre est la conséquence d'une collision qui s'est produite par le travers ou cap Saint-Antoine, entre le vapeur *Mitidja*, de Nantes, et le vapeur *Faidherbe*, que commandait le capitaine Bresson, de Bordeaux.

Le *Faidherbe* a subitement coulé et sur vingt-neuf hommes qui se trouvaient à bord, huit ont été sauvés. Les dix neuf autres sont noyés.

Le vapeur naufragé appartenait à la maison Buhan et Teisseire, de Bordeaux. Il était affecté aux traversées entre notre ville et le Sénégal.

C'était un navire jaugeant 1.590 tonneaux. Sa machine était de 520 chevaux. Construit en Angleterre en 1882, le *Faidherbe*, qui s'appelait *Cigwell* avant d'appartenir à MM. Buhan et Teisseire, était assuré à Bordeaux pour la somme de 875.000 fr. L'assurance du chargement s'élevait à 450 000 fr.

Le *Mitidja* appartient à la maison Flornoy et fils, armateur à Nantes.

L'équipage du *Faidherbe* était composé comme suit :

Bresson, capitaine ; Gillette, second ; Mainguin, lieutenant ; Pautrot, chef mécanicien ; Grillet, troisième mécanicien, tous de Bordeaux; Massamba-N'Draye, Diabe-Soumaré, Youh Diouf, Samba Cissé, noirs, chauffeurs ; Joseph Samedi, matelot. Michel Diouf, cuisinier ; Aristide Lefloch, de Saint-Malo, Ferdinand Sivalery, matelot; Pierre Billaud, mousse ; Joseph Gaboria, Baratte Franck, matelot ; Joseph Bribat, ces cinq derniers, de Bordeaux.

Auguste Drouai, maître, de Belle-Isle ; Louis Bernier, premier chauffeur, de Rochefort ; Jean Mazeas, chauffeur, de Brest ; Pierre Paquet, matelot, de Morlaix ; René Liminic, matelot, de Douarnenez ; Alexandre Gadou, matelot, de Bayonne ; MM. Dufour, second mécanicien, de Libourne, et Étienne Veyny, maître d'hôtel, de Bordeaux, étaient décédés en cours de route lors du voyage de Bordeaux au Sénégal.

Une dépêche nous informe qu'au nombre des survivants se trouvent le capitaine Bresson, commandant le *Faidherbe* ; le second capitaine, M. Gilette, et M. Mainguin, lieutenant.

On ignore les noms des matelots ou chauffeurs qui ont survécu à cette terrible catastrophe.

Le *Faidherbe* n'avait que deux passagers, dont M. Gatinel, habitant Bordeaux, rue de l'Église-Saint-Sernin, 81 ter. M. Gatinel n'a pu être sauvé.

---

#### Perte du vapeur « FAIDHERBE »

---

19 VICTIMES

(*Le Petit Marseillais*, 25 octobre 1900)

On nous télégraphie de Bordeaux, 24 octobre :

Une dépêche d'Alicante annonce que les vapeurs *Faidherbe*, de Bordeaux, et *Mitidja*, de Nantes, ont eu une collision par le travers du cap Saint-Vincent. Le *Faidherbe* a coulé perdant 19 hommes ; huit autres ont été sauvés par la *Mitidja* qui est rentrée à Alicante avec de grosses avaries. Le *Faidherbe*, de la maison Pascal Buhain [Buhan] et Cie, de Bordeaux, capitaine Bresson, avait quitté Marseille dimanche à midi, avec une cargaison de 1.200 tonnes de marchandises diverses pour Gorée, Dakar, Rufisque et Saint-Louis. Il faisait habituellement les voyages entre Bordeaux et le Sénégal ; il était monté par 27 hommes d'équipage, la plupart natifs de Rochefort, de Bordeaux et de Nantes.

Il n'avait que deux hommes d'équipage inscrits à Marseille : le chauffeur Guercin et le mousse Cotisson, On ignore, jusqu'à présent, le nom de ceux qui ont été les victimes de cette catastrophe.

Le navire abordeur, la *Mitidja*, appartient à la maison L. Flornoy et fils, de Nantes. Il est commandé par le capitaine Cognet.— F.

---

#### Chronique maritime

---

Le naufrage du « Faidherbe »

(*Le Phare de la Loire*, 29 octobre 1900)

Une dépêche d'Alicante fait connaître que le capitaine de la *Mitidja* et les naufragés du *Faidherbe* ont déclaré, dans un interrogatoire, devant les autorités maritimes, que les trois mécaniciens du *Faidherbe* sont au nombre des noyés.

Au moment de la catastrophe, deux vapeurs croisaient en vue de la *Mitidja*, qui les appela inutilement à son secours.

Le capitaine du *Faidherbe* est en proie à une fièvre violente : son état est grave. Un cuisinier a eu le bras cassé. Quelques passagers ont reçu des contusions.

On loue hautement la conduite du capitaine de la *Mitidja*.

Les armateurs attendent le rapport du capitaine Bresson, qui doit arriver à Bordeaux dans le courant de la semaine prochaine.

Voici les noms des huit survivants de la terrible catastrophe qui frappe particulièrement le port de Bordeaux :

MM. Bresson, capitaine ; Gilette, second ; E. Minguin, lieutenant ; tous trois de Bordeaux : Paul Agan, maître d'hôtel, et Eugène Gay, de Marseille ; Samarre. Goures et Camares, matelots noirs.

---

## La Catastrophe du « Faidherbe ».

### RAPPORT DU CAPITAINE BRESSON (*La Petite Gironde*, 7 novembre 1900) (*La Gironde*, 8 novembre 1900)

Nous avons fait connaître le terrible abordage entre les vapeurs français *Faidherbe et Mitidja*. Voici le rapport du capitaine Bresson sur cette terrible catastrophe :

« Seul témoin européen survivant de cette terrible collision, qui a causé la perte de mon navire et la mort de la plus grande partie de mon équipage, je viens déclarer sur l'honneur l'absolue vérité sur les causes qui ont déterminé ce terrible sinistre.

#### La Tempête.

Je quittais Marseille le 21 octobre vers dix heures du matin à destination du Sénégal. En sortant du port, je reçus un coup de vent de nord-ouest d'une extrême violence qui, allant en s'accroissant d'heure en heure, m'obligea à prendre la cape à l'ouest vers trois heures du soir, car il m'était impossible de continuer ma route en ligne directe par suite de la violence du roulis et des forts coups de mer qui couvraient le navire d'un bout à l'autre. Éprouvé plusieurs petites avaries au matériel du navire.

Le 22, à une heure du matin, aperçu les feux des caps Bar et Creux, et doublé cap Saint-Sébastien à quatre heures trente du matin.

Dans la soirée, la tempête commence à se faire sentir ; temps bouché au point de ne pas y voir à 3 milles.

Dans le courant de la nuit, je suis monté plusieurs fois sur la passerelle et je m'y tenais en permanence depuis deux heures du matin, lorsque, vers quatre heures, je reçus un fort grain masquant la vue jusque vers quatre heures quarante-cinq.

J'avais à la veille sur l'avant un homme de bossoir ; sur la passerelle un homme de veille à bâbord, le maître à tribord, et moi à bâbord surveillant avec mes jumelles plusieurs feux qui venaient de paraître.

#### Un feu blanc.

C'est alors que le maître me cria qu'il apercevait un feu blanc à éclats par tribord devant.

Je passai immédiatement de l'autre côté de la passerelle, et, n'apercevant rien de prime abord, je lui demandai dans quelle direction il l'avait aperçu. « Il vient de disparaître, me répondit-il... Tenez, capitaine, le voici, à deux quarts par tribord. » En effet, le feu reparut blanc, très brillant, et, par un effet sans doute de réfraction, paraissait très élevé au-dessus de l'horizon.

Je comptai l'intervalle et, par un hasard inconcevable, le feu disparut au bout de trente à quarante secondes pour reparaitre presque aussitôt encore plus brillant, produisant l'effet de ces feux de terre qui écrasent la vue lorsqu'on passe dans une limite trop restreinte.

« N'apercevez-vous rien ? redemandai-je au maître ; pour ma part, je ne vois rien, pas un seul autre feu. » — « Ni moi non plus », me dit-il alors. — « Ce ne peut être que le feu de San Antonio, lui dis-je ; nous sommes un peu trop à terre, gouvernez au sud et veillez bien, je descends cinq minutes pour pointer ma carte et je reviens. Dans tous les cas, donnez un coup de sifflet ; si c'est un navire, il vous répondra. »

Mais aucun son ne répondit au nôtre. « Je descendis aussitôt et pointai ma carte et je vis qu'effectivement ce feu pouvait bien être celui de San-Antonio, si le compas avait varié de 5° sur tribord des îles de San-Antonio, comme il avait déjà fait à ma traversée

aller entre San Antonio et les îles. Je remontai donc sur la passerelle avec l'intention de mettre le cap au sud quart sud-est du monde, pour parer le cap et avoir 4 à 5 milles plus est que San-Antonio.

C'eut un navire !

Lorsque j'arrivai sur la passerelle, ma première interrogation fut la suivante : « Eh bien ! maître, où est ce feu blanc ? » — « Le voilà, capitaine, me dit-il, me le montrant du doigt, il vient de reparaitre à l'instant. » — « Mais, malheureux ! lui dis-je. c'est un navire ! Je vois la lame se briser sur son avant et plusieurs lueurs blanches. » (C'étaient sans doute les feux de sa chambre de veille que je voyais.)

« Ne distinguez vous pas son feu rouge ? » poursuivis-je, car, sortant de ma chambre de veille, mes yeux n'étaient pas habitués à l'obscurité. — « Non ! » me dit-il. Mais aussitôt, se reprenant : « A h ! si. Le voici ! Il ne l'avait pas, capitaine, il ne l'avait pas, je vous le jure, il vient de le mettre ! » En effet, je recommençais à distinguer une faible lueur rouge que l'on voyait à peine avec une jumelle, bien qu'elle fût à nous toucher. « Malheur de nous ! » m'écriai je aussitôt.

Dans l'espace de quelques accoudes je déterminai de l'œil la position, les chances que j'avais d'éviter le navire en vue, et, d'après sa distance, je vis qu'il était trop tard pour venir sur tribord. Les positions des deux navires à ce moment étaient les suivantes :

Le *Faidherbe* courant au sud du monde et le *Mitidja* le cap sur l'avant du *Faidherbe* perpendiculairement à ma route à une distance d'une longueur de navire environ. Si j'étais venu sur tribord l'abordage était inévitable, je te tapais soit sur son étrave, soit par son travers, et ne pouvais sûrement l'éviter, la distance étant très proche.

À ce moment critique, je pris la seule décision qu'il y avait à prendre pour avoir quelques chances d'éviter la collision. Je renversai la barre à toute vapeur sur tribord et j'appuyai ma manœuvre de deux coups de sifflet à deux reprises différentes et je dis au maître : « Si ce vapeur comprend cette manoeuvre, nous sommes sauvés. »

L'Abordage.

Je vis le *Faidherbe* évoluer avec vitesse, et n'aperçus le feu vert du *Mitidja* que lorsque son avant passa par le travers de ma passerelle, pendant la période de giration du *Faidherbe*, qui avait le cap à cet instant-là au sud-sud-est du monde, ce qui tendrait à prouver que le *Mitidja* avait le cap au même instant à l'est-nord-est ; mais le *Mitidja* ne comprit sans doute pas ma manœuvre, et il m'aborda sur l'arrière à tribord, à cinq mètres du couronnement.

S'il l'avait comprise, dans un simple coup de barre il évitait cette terrible collision. J'estime que lorsque le *Mitidja* m'aborda, je devais avoir le cap au sud-est un quart sud, c'est-à-dire que mon navire avait dû venir de 3 à 4 quarts depuis le renversement de la barre jusqu'à l'abordage.

Avant la collision, j'ai jeté un coup d'œil sur les feux de position, qui étaient parfaitement clairs, et le *Mitidja* a dû les voir avant que j'aperçusse les siens, car je me trouvais, par rapport à lui, dans l'éclaircie du grain qui nous avait masqués l'un à l'autre.

Le maître s'arrachait les cheveux, me criant que ce navire n'avait pas son feu rouge et ne l'avait mis qu'au dernier moment. Il est toujours un fait avéré, que lorsque j'ai vu ce feu, je l'apercevais à peine, bien que le navire fût sur nous. Ce feu n'était certainement pas clair, et le temps aidant, on ne le voyait pas.

Dans ce court intervalle de temps que l'ai passé à pointer ma carte et à revenir sur la passerelle, il s'est écoulé 6 à 7 minutes au plus, pendant lesquelles mon navire a parcouru un mille à un mille et demi. »

Ici, l'auteur du rapport se demande encore une fois quelle est la cause de l'apparition et de la disparition alternatives des yeux du navire en vue. de son brusque changement de route, et omet à ce sujet diverses hypothèses qui ont un grand intérêt technique, mais n'ajoutent rien au récit. Puis il continue :

« Il n'y a qu'une enquête approfondie faite parmi l'équipage du *Mitidja*, qui pourra faire connaître l'absolue vérité sur les diverses hypothèses précitées. Car je ne vois pas très bien dans quel but le capitaine du *Mitidja* poursuivait une route perpendiculaire à la mienne, puisqu'il était sûr de sa position et qu'il avait tout avantage à courir la même aire de vent que moi pour contourner Palos et faire route sur Séville.

Après l'abordage ; l'équipage à l'eau.

... Après l'abordage, nous prîmes, les officiers et moi, toutes les dispositions possibles pour le sauvetage de l'équipage et des valeurs. Mais l'eau nous gagnait avec rapidité, et nous ne pûmes rien sauver dans les embarcations, qui furent brisées par la mer. Il ne nous restait donc plus, comme dernière branché de salut, qu'à nous jeter à l'eau lorsqu'il n'y aurait plus du tout d'espoir. i

Par le trou béant qui était à l'arrière, l'eau montait très rapidement dans la cale et le navire s'enfonçait, la pompe n'arrivant plus à étancher la voie d'eau.

Je donnai l'ordre au chef mécanicien de soulager les soupapes des chaudières pour éviter une explosion fulminante lorsque le navire sombrerait. Puis, au moment où l'eau envahissait les chaufferies, je dis un dernier adieu à mon navire et m'élançai à la mer quelques secondes après mes officiers. Il n'y avait pas trois minutes que j'étais à l'eau lorsque mon navire disparut.

Sauvetage du capitaine.

Je me tins ainsi sur l'eau pendant environ deux heures, luttant de mon mieux contre la mer en furie et les nombreuses épaves qui m'entouraient. Je ne perdis cependant pas courage et poussai de temps en temps des appels désespérés. J'étais sur le point de succomber lorsque je perçus le bruit d'un sifflet et des voix qui me criaient « courage. » Je tournai alors la tête dans la direction où je croyais les entendre et je vis à une vingtaine de mètres de moi le navire abordeur qui venait à mou secours.

Je lâchai mon espar pour gagner le navire à la nage, mais cette idée faillit m'être funeste car mes forces me trahirent, et j'allais succomber infailliblement lorsqu'une seconde épave se présenta sous ma main ; je la saisis et m'y cramponnai désespérément, à moitié asphyxié.

C'est alors que je sentis une corde me fouetter le visage ; je la saisis d'une main et me sentis enlever hors de l'eau. Puis un cri : « Ah ! mon Dieu ! je ne puis plus la tenir !... Je lâche !... »

J'eus alors la sensation d'un nouveau plongeon ; je revins à la surface, je ne suis trop comment, ressaisis la corde et me sentis enlevé une dernière fois ; mais je perdis notion de tout... Je ne sais alors ce qui est survenu.

Hommage à l'équipage du « *Mitidja* ».

Il me reste à rendre hommage à la vaillance et au courage du capitaine et de l'équipage du *Mitidja*, qui ont fait preuve d'une rare énergie pendant toute la durée du sinistre.

Le capitaine du *Mitidja*, dont le navire avait un trou à l'avant qui le mettait en péril, n'a pas quitté les lieux du sinistre et est resté jusqu'au dernier moment, c'est-à-dire depuis cinq heures jusqu'à huit heures, d'après ce qui m'a été dit par mes officiers, et il n'a fait route pour Alicante que lorsqu'il n'a plus aperçu aucun naufragé sur les épaves.

J'ai aussi à féliciter mes deux officiers, qui n'ont pas perdu un seul instant leur sang froid.

Les survivants.

Les hommes de l'équipage qui ont survécu au désastre sont : MM. Charles Gillette, second ; Émile Minguin, lieutenant ; Paul Agan, maître d'hôtel ; Eugène Gay, cuisinier ; Lise Gomez, matelot noir ; Diabe Soumaré, Samba Camara, passagers noirs.

Vingt morts.

Mon équipage se composait de vingt-cinq hommes et j'avais à bord un passager blanc de 1<sup>re</sup> classe et les deux passagers noirs sauvés, comme passagers gagnant leur passage. Il manque donc vingt personnes qui ont trouvé la mort dans cette terrible catastrophe. »

---

#### LA CATASTROPHE DU « FAIDHERBE »

---

Dix-huit victimes. — Rapport des capitaines  
(*La Patrie*, 13 novembre 1900)

(Service spécial de la *Patrie*)

Nantes, 11 novembre. — La *Patrie* a raconté la terrible catastrophe survenue le 22 octobre dernier, par suite de l'abordage entre les vapeurs français *Faidherbe* et *Mitidja*, catastrophe qui fit dix-huit victimes, marins du *Faidherbe*.

Les armateurs de ces deux navires viennent de recevoir le rapport des capitaines.

Le capitaine du *Faidherbe* dit n'avoir vu le feu rouge du *Mitidja* que trop tard, alors que la collision était inévitable, bien qu'il eût fait « renverser la barre à toute vapeur sur tribord et siffler quatre fois ».

Le maître de quart affirme, de son côté, que le *Mitidja* n'a hissé son feu rouge qu'au moment qui a précédé la collision.

« Il est un fait avéré, dit le capitaine, c'est que, lorsque j'ai vu ce feu, je l'apercevais à peine, bien que le navire fût sur nous. Il n'était certainement pas clair. »

Le capitaine raconte ensuite que l'immersion du navire fut si rapide que rien ne put être sauvé. Les embarcations furent brisées par la mer et les naufragés durent s'accrocher aux épaves. Lui, le lieutenant, le second et cinq hommes furent seuls sauvés, après avoir lutté pendant deux heures contre les lames en furie.

En terminant, il rend hommage au capitaine et à l'équipage du *Mitidja* qui, bien que ce navire eut un trou à l'avant qui le mettait en péril, sont restés pendant trois heures sur les lieux de l'abordage et « ont fait preuve d'une rage énergie pendant toute la durée du sinistre ».

De son côté, le capitaine Cogniet, du *Mitidja*, déclare avoir fait tout ce qui était son pouvoir pour éviter l'abordage, mais « le navire, qui lui coupait la route, vint en grand sur bâbord et son arrière vint frapper le côté babord du *Mitidja*, lui faisant de graves avaries ».

C'est grâce à sa cloison étanche d'avant que le *Mitidja* n'a pas coulé.

Ayant aperçu les signaux de détresse du *Faidherbe*, il revint lui porter secours, mais le navire était déjà englouti, et c'est avec des bouées, des cordes, des échelles, qu'il réussit à sauver huit hommes. En raison de la tempête, il était impossible de mettre des embarcations à la mer.

C'est seulement quand il ne vit plus personne sur les épaves du *Faidherbe* qu'il se décida à partir et fit route pour Alicante. — D.

---

PORT DE BORDEAUX  
Chargements d'entrée  
(*La Gironde*, 15 avril 1904)

*ATLANTIQUE* (st. fr.)[MM], cap. Le Troadec, arrivé de la Plata, du Brésil et du Sénégal. — Agent général : M. Rivaille.

.....  
Pris à Dakar. — ... Buhan et Teisseire, 132 sacs caoutchouc.

---

Bordeaux :  
Chargements d'entrée  
(*La Gironde*, 5 juin 1905)

*ATLANTIQUE* (st. fr.), cap. Le Troadec, arrivé de La Plata, du Brésil et du Sénégal. — Agent général : M. Rivaille.

.....  
Pris à Dakar : ... E. Buhan père et fils et A. Teisseire, 229 sacs caoutchouc...

---

PORT DE BORDEAUX  
Chargements d'entrée  
(*La France de Bordeaux*, 23 septembre 1906)

*CORDILLÈRE* [Messageries maritimes\*], vapeur français, arrivé de La Plata, de l'Uruguay, du Brésil et du Sénégal. Agent général : M. Rivaille.

.....  
Pris à Dakar : ... Buhan et Teisseire, 20 sacs caoutchouc.

---

#### L'IMPORTATION EN FRANCE DE BŒUFS DU SÉNÉGAL (*La Politique coloniale*, 13 mai 1908)

Un essai curieux vient d'être fait par des importateurs de bétail de Marseille ; ils ont fait venir des bœufs du Sénégal et la viande a été trouvée excellente par les bouchers et les consommateurs.

Mais le droit perçu sur deux bœufs expédiés du Sénégal à leur arrivée en France s'est élevé à 20 francs par 100 kilos sur pied.

À la parité de ce droit, il est impossible d'espérer un débouché quelconque de bétail sénégalais en France.

C'est pourquoi le Gouverneur de la Colonie a prié la Chambre de Commerce de Saint-Louis de lui faire savoir si elle ne serait pas d'avis de demander l'exonération, à leur entrée en France, d'une certaine quantité de bétail sénégalais, ainsi que l'autorise l'article 3 de la loi du 11 janvier 1892. '

La Chambre de Commerce a chargé un de ses membres, M. Pieu, d'étudier cette question et ce dernier lui a présenté le rapport suivant, qui a été adopté à l'unanimité.

M. le lieutenant-gouverneur du Sénégal vient d'être instruit d'une pétition adressée par certains négociants de la place de Marseille à M. le ministre des Colonies et tendant à la suppression des droits qui frappent, à son entrée en France, le bétail africain.

Toujours désireux de favoriser le commerce de notre colonie, M. > Gouverneur a bien voulu demander à la Chambre de Commerce de Saint-Louis son avis sur la question.

La détaxe doit-elle être réclamée ? Si oui, sur quels motifs se base cette demande et par quels moyens comptons-nous donner à ce débouché qui s'offre au commerce sénégalais toute l'importance qu'il mérite ?

Nous ne nous étendons pas sur les raisons qui nous font réclamer contre le protectionnisme que la métropole croit devoir appliquer à l'égard de ses propres colonies ; mieux que nous, la chambre de commerce de Dakar semble qualifiée pour défendre cette cause, les exportations de bétail se faisant exclusivement par ce point.

Le mouvement d'exportation des bovins sénégalais s'effectue, depuis quelques années, avec une progression croissante vers les ports des colonies de la Côte sud et des lies voisines dans l'Atlantique.

Chaque année, des acheteurs arrivent de Ténériffe ou de Las Patinas faire des achats de bétail à Dakar pour approvisionner en partie les Canaries. Les goélettes qui nous apportent du sel du Cap Vert, s'en retournent également pour Saint-Vincent avec des bœufs pris au Sénégal

Plusieurs négociants s'occupent, depuis un certain temps déjà, de l'exportation de ce produit, mais, pour les raisons sus-indiquées, leurs efforts ne se sont jusqu'à présent tournés que vers le Sud ; ce sont les maisons Demoly, Duhaumont, Marius Rispain, [Buhan et Teisseire](#), Compagnie française de l'Afrique occidentale, sans parler des Acous qui s'occupent de ce commerce avec leur pays.

Il est possible que plusieurs de ces maisons se décideraient, à la faveur de l'exemption, à tenter un mouvement d'exportation vers la métropole ; mouvement qui, sans aucun doute, prendrait de l'importance d'ici à quelques années.

La façon assez défectueuse employée par les bouchers indigènes pour abattre les bœufs ferait certainement préférer l'exportation du bétail sur pied à la conservation par le froid, surtout si les animaux exportés étaient de résistance à supporter le voyage.

Pour arriver à ce résultat, on expédierait surtout des bœufs « Djakorés » — croisement de « Gobra » et de « N'Dama » — race que l'on trouve principalement dans les provinces de « Serrère », du « Cayor » et du « N'Diambour », ainsi que l'explique M. le vétérinaire Pierre, dans son ouvrage si documenté sur l'élevage en Afrique occidentale française.

On pourrait également export des bœufs du « Sahel », du « Marina » et du « Mossi », mais ces bêtes arrivent généralement à Saint-Louis ou à Dakar, assez fatiguées par la durée du voyage et auraient besoin, pour rattraper le poids perdu en route, de retrouver au Sénégal les pâturages de leurs régions.

Sans parler des facilités qu'apportera le chemin de fer de Thiès au Kayes-Niger, il va sans dire que le Gouvernement du Sénégal, voyant l'avenir que le pays peut trouver dans ce débouché, s'occupera de faire créer des prairies artificielles dans les environs de Saint-Louis et de Dakar, pour encourager l'exportation des races dont nous venons de parler.

En résumé, la mesure que nous estimons la plus sage serait l'exemption de droits d'entrée dans la Métropole du bétail sénégalais, jusqu'à concurrence de 3 à 4.000 têtes par an, en attendant que les pertes d'animaux subies pendant l'épizootie, il y a une quinzaine d'années, aient eu le temps d'être réparées.

Le Sénégal trafique principalement avec deux ports : Bordeaux et Marseille.

Il ne faut pas compter faire de l'exploitation vers le premier point, car la région du Sud-Ouest est particulièrement favorisée par sa race bazadaise qui est une des premières de France pour les bœufs de boucherie, mais le rapport des négociants marseillais démontre bien la lacune que comblerait, dans le Sud-Est, l'envoi de nos bovins. C'est donc vers ce deuxième point que l'exportation des bœufs serait possible.

La question offre d'autant plus d'intérêt pour le Sénégal que l'exportation des bœufs qu'il faisait à la Martinique et qui avait atteint une certaine importance a cessé tout à coup depuis quelques années, sur un arrêté du Gouverneur de cette dernière colonie,

interdisant l'importation des bœufs de provenance africaine, sous prétexte qu'ils pouvaient avoir la tuberculose.

Or, il est de notoriété publique que les bœufs du Sénégal sont absolument exempts de cette maladie.

La chambre de commerce de Saint-Louis a d'ailleurs prié le lieutenant gouverneur du Sénégal de vouloir bien demander la levée de cette interdiction arbitraire au gouverneur de la Martinique.

---

EN HAUTE-VOLTA  
(*La Dépêche coloniale*, 9 novembre 1921)

.....

Ouagadougou

Le commerce tend, d'ailleurs, à s'installer ici : nous possédons déjà des agences de la Société commerciale du Soudan français et de la Société commerciale de l'Ouest-Africain.

D'autre part, la Compagnie française de l'Afrique Occidentale, les anciens Établissements Peyrissac, la maison Devès et Chaumet et la maison Buhan et Teisseire demandent des terrains afin de construire des factoreries : des parcelles situées près du marché, vont être mises aux enchères à leur intention.

---

AEC 1922/86 — J.-E. Buhan père, fils et A. Teisseire, 19, cours de Gourgue, BORDEAUX.

Objet. — Import. et export. à la Côte occid. d'Afrique.

Exp. — Tous articles.

Imp. — Gommés, arachides, peaux, caoutch., ivoire, or.

Comptoirs. — Sénégal : Dakar, Saint-Louis. — Soudan : Kayes, Bamako.

---

NECROLOGIE  
(*Les Annales coloniales*, 11 juillet 1922)

Nous apprenons le décès à Dakar de M. Germain d'Erneville <sup>1</sup>, commissaire-priseur, chevalier de la Légion d'honneur. M. Germain d'Erneville qui appartenait à une des plus anciennes familles de St-Louis du Sénégal, avait été, pendant de longues années, directeur à St-Louis de la Maison Buhan et Teisseire et avait pris une part très active aux affaires politiques du Sénégal où il ne comptait que des amis.

---

ÉTUDE DE M<sup>e</sup> BRIGUET,  
NOTAIRE À BORDEAUX, COURS D'ALSACE-ET-LORRAINE, N<sup>o</sup> 7.

---

Transformation de société en nom collectif en société en commandite

Capital porté de 0,6 à 1 MF

(*Journal officiel du Soudan français*, 15 avril 1926)

---

<sup>1</sup> Germain d'Erneville : chevalier de la Légion d'honneur : conseiller général, adjoint au maire de Saint-Louis et membre de la commission coloniale (*JORF*, 4 juillet 1895). Président du conseil général (1897-1900), président de la Société de tir de Saint-Louis, commissaire -priseur à Dakar (juillet 1914).

Suivant acte reçu par M<sup>e</sup> Briguer, notaire à Bordeaux, le trente décembre mil neuf cent vingt-cinq.

M. Joseph-Marie-Angel-Pascal/ Buhan <sup>2</sup>, officier de la Légion d'honneur, négociant, demeurant à Bordeaux, cours du Pavé-des-Chartrons, n° 32.

Et monsieur Joseph-Edmond-Louis Teisseire <sup>3</sup>, négociant, demeurant à Bordeaux, rue Notre-Dame, n° 30 ;

Seuls membres et chefs de la société en nom collectif J.-E. Buhan père et fils et A. Teisseire, dont le siège est à Bordeaux, cours de Gourgue, n° 9, ladite société constituée suivant acte reçu par M<sup>e</sup> Labayle, prédécesseur médiat de M<sup>e</sup> Briguet, le vingt-deux août mil huit cent soixante et onze, prorogée pour une durée illimitée, suivant acte reçu par le même notaire le trente septembre mil huit cent soixante-seize, et modifiée aux termes de trois actes reçus, le premier par M<sup>e</sup> Monberol, prédécesseur médiat de M<sup>e</sup> Briguet, le quatre juin mil huit cent quatre-vingt-douze, le second par Monsieur Ponget, suppléant de M<sup>e</sup> Briguet, alors mobilisé, le deux juillet mil neuf cent dix-huit, et le troisième par ledit M<sup>e</sup> Briguet, le trente novembre mil neuf cent vingt-cinq, le tout régulièrement publié ;

Ont déclaré et reconnu que, par suite des dispositions des statuts et de leur accord précisé audit acte, la société en nom collectif existant entre eux se trouve convertie en une société en commandite, à partir du premier janvier mil neuf cent vingt-six, entre monsieur Joseph-Edmond-Louis Teisseire, susnommé, comme seul associé en nom collectif, et monsieur Buhan, aussi susnommé, comme simple associé commanditaire.

D'autre part, ils ont décidé d'augmenter le capital social qui était de six cent mille francs et de le porter à deux millions de francs, fournis à concurrence de un million par monsieur Teisseire, associé en nom collectif, et de un million par le commanditaire.

Enfin, par suite de cette transformation de société et de cette augmentation de capital, les statuts de la société ont été modifiés et contiennent notamment les clauses ci-après :

« La société, contractée pour une durée illimitée, est ramenée à une période qui expirera le trente et un décembre mil neuf cent cinquante-cinq. Toutefois, chacun des associés aura le droit de la faire cesser à, l'expiration de chaque période de trois ans comptée à partir du premier janvier mil neuf cent vingt-six, soit les trente et un décembre mil neuf cent vingt huit, trente et un décembre mil neuf cent trente et un et ainsi de suite, à la charge par celui des associés qui voudrait faire cesser la Société de prévenir son coassocié par écrit et au moins un an avant l'expiration de la période de trois ans en cours. »

Le nom commercial de la Société est : Anciens Établissements Buhan et Teisseire.

La raison et la signature sociales sont : L. Teisseire et Cie.

La Société est gérée et administrée par monsieur Teisseire qui, en conséquence, a seul la signature sociale, mais ne peut en faire usage que pour les affaires de la société.

Le gérant a les pouvoirs les plus étendus pour agir au nom de la société en toute circonstance et pour faire toutes les opérations se rattachant à son objet. Il peut notamment recevoir et payer toutes sommes, faire tous achats et marchés, traiter, transiger, compromettre, donner tous désistements et mainlevée avant ou après paiement, exercer toutes actions judiciaires, représenter la Société dans toutes faillites ou liquidations judiciaires, souscrire, accepter, endosser et acquitter tous effets de commerce, représenter la Société auprès de toutes administrations publiques et privées, banques et établissements de crédit et en général en toutes circonstances, les pouvoirs

---

<sup>2</sup> Pascal Buhan (1847-1930), de Pascal Buhan et Cie, puis de la Nouvelle Société commerciale africaine (NOSOCO). Voir [encadré](#).

<sup>3</sup> Louis Teisseire (Gradignan, 1870-Gradignan, 1940) : fils d'Albert Teisseire et d'Émilie Buhan. Marié avec Marie Valentine Brousse (8 enfants), puis avec Antoinette Ferrière (8 enfants). Scrutateur à l'assemblée générale de la Banque de l'Afrique occidentale de 1914.

ci-dessus étant énonciatifs et non limitatifs et ceux appartenant au gérant étant aussi larges et aussi étendus que possible.

Le capital social est de deux millions de francs, fournis :

1° Par monsieur Teisseire, à concurrence de sa part ou un quart dans le capital primitif, soit cent cinquante mille francs, et de huit cent cinquante mille francs, formant le complément de son apport, ensemble un million de francs ;

2° Par monsieur Buhan, à concurrence de sa part ou de trois quarts dans le capital primitif, soit quatre cent cinquante mille francs, et de cinq cent cinquante mille francs formant le complément de son apport, ensemble un million de francs ;

En aucun cas, monsieur Buhan ne pourra être engagé au delà de sa commandite.

Les sommes représentatives du capital et des comptes courants des associés seront productives d'intérêts, au taux de six pour cent l'an, à porter aux frais généraux.

En cas de décès de monsieur Teisseire, alors qu'il serait seul gérant ou associé en nom collectif, la société sera dissoute de plein droit et la liquidation sera faite dans les formes ordinaires, aux conditions fixées aux statuts, par deux liquidateurs, nommés l'un par les ayants droit de monsieur Teisseire, et l'autre par le ou les commanditaires.

En cas de décès de monsieur Buhan, la société ne sera pas dissoute, sauf ce qui va être dit ci-après. Elle continuera avec les héritiers et représentants dudit monsieur Buhan, comme commanditaires, lesquels seront purement et simplement substitués aux droits et obligations de leur auteur.

Toutefois, monsieur Teisseire aura la faculté, qui lui est expressément réservée, de conserver pour son compte personnel et exclusif tout l'actif social pour la valeur résultant du dernier inventaire commercial ayant précédé le décès, en remboursant aux héritiers de monsieur Buhan le montant des droits de leur auteur dans la Société, dans les conditions fixées audit acte.

Pour exercer cette option, monsieur Teisseire aurait un délai de trois mois à compter du jour du décès de monsieur Buhan.

S'il n'a pas manifesté dans ce délai l'intention d'user du bénéfice des stipulations qui précèdent, il sera censé y avoir renoncé et la société continuera ainsi qu'il est dit ci-dessus.

À l'expiration de la société et à défaut d'entente pour sa prorogation comme au cas de dissolution anticipée pour quelque cause que ce soit, sauf ce qui est dit ci-dessus, la société sera liquidée par le ou les associés en nom collectif survivants ou, en cas de décès de tous, par un liquidateur nommé par leurs héritiers et représentants et par un autre liquidateur nommé par le ou les commanditaires.

Le ou les liquidateurs auront les pouvoirs les plus étendus pour la réalisation de l'actif et le règlement du passif. Ils pourront, notamment, vendre aux enchères ou à l'amiable les établissements exploités par la Société, traiter, transiger, compromettre, donner tous désistements et mainlevées avec ou sans paiement, exercer toutes actions judiciaires.

Les associés pourront, d'un commun accord, approuver toutes modifications aux statuts sans porter atteinte à l'être moral qui continuera à subsister.

Ils pourront, notamment, augmenter ou diminuer le capital, changer la raison ou le siège social, consentir à la retraite de l'un des associés ou à l'admission de nouveaux membres, modifier la répartition des bénéfices, proroger ou diminuer la durée de la société, apporter tous changements à l'objet social sans l'altérer dans son essence, transformer la société en société de toute autre forme.

Une expédition dudit acte de transformation de Société, reçu par M<sup>e</sup> Briguet, le trente décembre mil neuf cent vingt-cinq a été déposée le huit février mil neuf cent vingt-six au greffe du Tribunal de première instance de Saint-Louis et une autre expédition a été déposée le dix février mil neuf cent vingt-six au greffe du Tribunal de première instance de Dakar.

Pareilles expéditions ont été déposées le neuf janvier mil neuf cent vingt-six à chacun des greffes du tribunal de commerce de Bordeaux et à la Justice de paix du deuxième

arrondissement de ladite ville, et l'insertion légale a été faite dans le journal *Les Petites Affiches de la Gironde* feuille du dimanche dix janvier mil neuf cent vingt-six.

Pareilles expéditions ont été déposées le deux avril au greffe de la Justice de paix à compétence étendue de Kayes et le neuf avril mil neuf cent vingt-six au greffe du Tribunal de Bamako.

Pour extrait et mention :  
BRIGUET.

---

AEC 1951/286 — L. Teisseire et C<sup>ie</sup>,  
9, cours de Gourgue, BORDEAUX.

Capital. — S. à r. l., au capital de 2 millions de fr.

Objet. — Correspondant et commissionnaire des Établ. Buhan et Teisseire au Sénégal et au Soudan français (Maison fondée en 1871) (Voir notice n° 4).

Exp. — Gomme, cuirs, laines.

Imp. — Quincaillerie, matériaux, papeterie, articles indigènes, tissus, vaisselle, verrerie.

Comptoirs. — Sénégal : Dakar, Saint-Louis. — Soudan : Kayes, Bamako, Tombouctou.

---

Transfert de restes mortels  
(*Journal officiel du Soudan français*, 15 novembre 1952)

3780 A. p. A. s/1. — Par arrêté du Gouverneur p. i. en date du 25 octobre 1952, sont autorisés l'exhumation et le transfert à Barbezieux (Charente) des restes mortels de M<sup>me</sup> Ryff [probablement épouse de l'agent de Buhan et Teisseire à Bamako], décédée à Bamako le 14 janvier 1952.

L'Administrateur-Maire de Bamako est chargé de l'exécution du présent arrêté qui prendra effet à compter du 15 novembre 1952.

---